

TRABAJO DE FIN DE GRADO



UNIVERSIDAD DE SALAMANCA.

FACULTAD DE PSICOLOGÍA.

GRADO EN PSICOLOGÍA.

TÍTULO:

**SEGURIDAD VIAL: OPTIMISMO, CONTROLABILIDAD Y EL CRECIENTE
PAPEL DE LA MUJER EN LA CONDUCCIÓN**

AUTOR: ALBA FERNÁNDEZ HERNÁNDEZ

TUTOR: CARLOS HUGO CRIADO DEL VALLE

FECHA DE PRESENTACIÓN: 29 DE JUNIO DE 2015

DECLARACIÓN DE AUTORÍA

Declaro que he redactado el trabajo “Seguridad Vial: optimismo, controlabilidad y el creciente papel de la mujer en la conducción” para la asignatura de Trabajo Fin de Grado en el curso académico 2014/2015 de forma autónoma, con la ayuda de las fuentes bibliográficas citadas en la bibliografía, y que he identificado como tales todas las partes tomadas de las fuentes indicadas, textualmente o conforme a su sentido.

ÍNDICE

I.	INTRODUCCIÓN	1
1.1.	JUSTIFICACIÓN DEL TRABAJO	1
1.2.	FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA	2
1.3.	OBJETIVOS	6
II.	METODOLOGÍA	7
2.1.	MATERIALES	7
2.2.	PROCEDIMIENTO	10
2.3.	ANÁLISIS DE LA INFORMACIÓN	11
III.	DISCUSIÓN.....	20
IV.	CONCLUSIONES Y PROSPECTIVA	22
V.	REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	24

RESUMEN

Mediante la revisión y análisis de la diferente información recopilada en la literatura científica, el presente trabajo expone la definición de los perfiles cognitivos optimista vs. pesimista, centrándose en aquellos sesgos cognitivos, especialmente el optimista y la ilusión de control que experimentan las personas cuando se encuentran en la tarea de la conducción. Con motivo de revisar las posibles variables que afectan a la accidentalidad, y dados los estereotipos de género, se define la relación que guarda la mujer en la conducción y cómo han aumentado también sus conductas infractoras, aunque siga siendo más significativa la accidentalidad en el género masculino. Se concluye que ambos sexos contribuyen a la accidentalidad, siendo facilitada por factores de la personalidad como la ira o la conducción agresiva; y aunque en términos absolutos sea mayor la del género masculino, no podemos dejar de lado la evidencia de que las mujeres cada vez están más involucradas en este tipo de conductas de riesgo al volante.

PALABRAS CLAVE: Optimismo, Ilusión de control, Accidentalidad, Agresividad en la carretera, Mujer.

I. INTRODUCCIÓN

1.1. JUSTIFICACIÓN DEL TRABAJO

Con intención de ofrecer una revisión bibliográfica que contenga aspectos de relevancia, innovadores y de interés, el estudio tratará acerca de un tema que afecta a la sociedad actual: la seguridad vial, y al que cada vez más personas se exponen a experimentar, dado que las expediciones de los permisos de conducir son frecuentes y el acto de arrancar un coche es cada vez más habitual en el día a día. Independientemente del contexto, los accidentes existen y las causas de algunas conductas de riesgo pueden ser explicadas mediante los perfiles cognitivos que presenten los conductores: el optimista y el pesimista. Se conoce por estudios centrados en el optimismo que este puede llegar a ser irreal o excesivo, creándose así el sesgo optimista, causante de determinadas conductas de riesgo. Normalmente se ha achacado la conducción temeraria a los conductores varones y jóvenes, por lo que en este trabajo, se pretende cambiar las tornas y referirnos al género femenino y sus conductas de riesgo al volante.

1.2. FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA

1.2.1. Optimismo y pesimismo

La vida puede ser concebida a través de diferentes puntos de vista. Las personas podemos elaborar diversos tipos de respuesta a nivel cognitivo según las experiencias que se hayan vivido o por el proceso de aprendizaje. De este modo, frente a determinados acontecimientos, una persona genera respuestas cognitivas y emocionales encaminadas a un desenlace fatal o con un pronóstico poco favorecedor; mientras que las respuestas que elabora otra persona son creadas desde una perspectiva más amable, con un pronóstico más favorable y con el ánimo de enfrentarse y superar un desafío.

El hecho que hace diferenciar las perspectivas de estos dos tipos de persona es su perfil cognitivo: por un lado el pesimista, que se decanta a pensar en las formas duraderas y desagradables de las circunstancias y a la dificultad que supondrá afrontarlas, inculpándose a sí mismo por su baja competencia. Por otra parte, la persona optimista, que tiende a pensar que la derrota es pasajera, achacando estas dificultades a eventos externos como la mala suerte o a que sencillamente suceden. (Seligman, 1998).

Ambas formas de considerar las adversidades tiene consecuencias para la vida de estas personas: una mayor facilidad para rendirse y padecer depresión en los pesimistas, frente a una mayor posibilidad de consecución de puestos de trabajo, gozar de mejor salud y obtener mejores puntuaciones en los test aptitudinales para los optimistas. (Sharot, 2011; Seligman, 1998).

Partiendo de este punto, podemos preguntarnos ¿qué es lo que nos hace optimistas? Los resultados arrojados por diferentes estudios que analizan dichas cuestiones, exponen que el optimismo es una dimensión aprendida de la personalidad (Vera-Villarreal, Páez y Silva, 2012), mediada por variables individuales como una tendencia personal de buscar soporte social y la imaginación como una forma de idear posibles soluciones a situaciones difíciles (Seligman 2005, citado por Lodoño, Velasco, Alejo, Botero y Joliet, 2014). Estas tendencias se combinan con la auto-inculpación, haciendo que el individuo piense que los problemas están asociados a su conducta personal. De esta forma, este constructo determina el nivel de responsabilidad en la situación y regula su propio comportamiento. En este sentido, muchos estudios han encontrado que un optimismo exagerado puede hacer que las personas ignoren sus

limitaciones reales debido a que piensan que independientemente de las condiciones y sus conductas, los resultados siempre serán buenos, encontrándose diferencias significativas entre aquellos con un sesgo optimista no realista y las personas pesimistas: las personas con estilo cognitivo optimista extremo tienden a usar estilos más centrados en la evitación, imaginación y auto-inculpación que los pesimistas (Lodoño et al. 2014).

En el estudio sobre el bienestar de Vera-Villarroel et al. (2012), toman también el optimismo como aspecto psicológico aprendido, que es instruido desde los primeros años de vida por parte de los familiares, colegios y personas cercanas que modulan las expectativas y formas de pensar y actuar que conformarían una predisposición hacia un estilo cognitivo más optimista o pesimista. El nivel de bienestar estaría entonces mediado por el optimismo, responsable de las emociones positivas a lo largo de la vida.

Los estados afectivos guardan relación con el optimismo, existe un vínculo con el concepto de bienestar psicológico, que centra su atención en el desarrollo de capacidades y crecimiento personal. El optimismo sería pues, un factor clave para la conformación de un cierto nivel de bienestar y felicidad, relacionado con expectativas positivas acerca de la ocurrencia de eventos positivos futuros, es decir, una visión generalizada en la que el futuro será favorable (Vera-Villarroel et al. 2012). Estos autores proponen el optimismo como una condición aprendida que es capaz de predisponer a las personas un alto o bajo bienestar en el futuro.

1.2.2. La seguridad vial

Otro de los aspectos claves del estudio, que se verá relacionado con las diferentes formas de optimismo es la seguridad vial. El automóvil es un objeto que se ha convertido en útil fundamental desde hace unos años atrás, ya sea por la sensación de poder y libertad que otorga, o como complemento que condiciona nuestra forma de vida, llegando a hacerse necesario, bien para hacer desplazamientos hacia el trabajo o realizar actividades de ocio. El automóvil guarda esta parte positiva, además la velocidad en la conducción otorga beneficios a los conductores, como por ejemplo el ahorro de tiempo, sensación de control del vehículo y la emoción de conducir, sobre todo en conductores jóvenes. Por otro lado, conducir también implica riesgo de accidentes (Svenson, 2009).

Dentro del tráfico siempre existe algún grado de riesgo, es inevitable e indiscutible y este puede mantenerse entre unos límites razonables y aceptables, o puede ser incompatible con la seguridad vial, siendo aceptado esto por la sociedad.

La seguridad vial podría definirse como la "no producción de accidentes", pero esta expresión sería ingenua, ya que, siendo la conducción una actividad en la que interviene el ser humano, siempre tienen cabida las equivocaciones y errores, ya que tiene la capacidad de decidir y actuar. De esta forma, sería más lógico contribuir a que los accidentes disminuyan y/o las consecuencias sean menores para los conductores y las demás personas implicadas.

Por una parte, sería erróneo pensar que somos agentes invulnerables a los accidentes, pero tampoco podemos asumir que son "ley de vida" en la sociedad conductora, puesto que sí se puede colaborar para que estos se reduzcan o sus connotaciones sean menos graves. Por lo que la Dirección General de Tráfico (2013) propone asumir que existe un riesgo razonable de accidentalidad, al mismo tiempo que llevar a cabo aptitudes y actitudes acordes a la seguridad en la carretera.

De este modo la Dirección General de Tráfico (2013) propone como definición más aproximada al término la siguiente: "La consecución de un conductor con conocimientos y habilidades suficientes que, en estado físico y psíquico adecuado, conduzca un vehículo diseñado y conservado correctamente por unos itinerarios debidamente planificados, mantenidos y señalizados en un entorno social concienciado del problema y colaborante a la hora de encontrar las soluciones más adecuadas".

1.2.3. La conducción agresiva

Dentro de la seguridad vial y la conducción encontramos, a modo de relación con la accidentalidad la conducción de forma agresiva. La revisión de la literatura muestra términos tales como "aggressive driving", "road rage" y "driving anger", es decir, conducción agresiva, rabia en la carretera e ira o furia en la conducción, respectivamente. Estos términos se utilizan en distintas ocasiones, para dar matices distintos, usándose como expresión de violencia extrema el término de "road rage" (rabia en la carretera). En dichos conceptos se destaca la parte emocional o para referirse a la agresión física hacia otro conductor o pasajero. (Poo, Montes y Ledesma, 2008).

Bajo la denominación de conducción agresiva, se identifican tres grandes clases de comportamiento agresivo: los actos intencionales de agresión física o psicológica hacia otros conductores o peatones, las emociones negativas que experimentan en la conducción y los comportamientos de riesgo que llevan a cabo sin intención de perjudicar a terceras personas. Esta última clase de comportamiento puede deberse a distracciones a la hora de conducir, o a las propias características personales del conductor.

El ahorro de tiempo en un viaje también guarda relación con la conducción agresiva: algunas personas opinan que aumentando la velocidad ahorrarán tiempo, sobre todo lo sobreestiman cuando ya conducían a una alta velocidad. Además de esto, suelen subestimar el riesgo de accidente con heridos o víctimas mortales cuando aumentan la velocidad (Svenson, 2009).

1.2.4. Género y conducción

Junto con el optimismo y sus factores relacionados y la seguridad vial, las diferencias de género existentes en la conducción (concretamente el femenino) serán una de las principales variables a revisar en el trabajo. Repasando brevemente la historia, a principios del siglo XX, la imagen de la mujer conductora estaba cargada de estereotipos, los cuales la definían como un ser de delicada constitución física y emocional, y que debido a su nerviosismo ante la conducción, no desempeñaría la tarea de forma eficiente. Hilado a esto, tampoco se confiaba en que las mujeres pudieran reparar sus automóviles de la misma forma que podría un hombre. Así como en la conducción en carreras profesionales, solo unas pocas mujeres altamente cualificadas podrían ejecutar con éxito tal deporte.

Se ha observado que en cuanto a la diferencia de géneros en la conducción, las mujeres conducen en tramos más cortos cercanos a casa, utilizan más el transporte público y sus desplazamientos suelen tener otros motivos diferentes al trabajo, como el transporte de niños y ancianos. (Durán, Cantón y Castro, 2009).

Perduran los estereotipos de la mujer conductora en el siglo actual, aunque es cierto que menos acentuados. Autores como Wasch (2006), alegan que aún siguen actuando los roles de género diferenciados, los que alimentan creencias como que las mujeres tienen menos capacidad para realizar maniobras, que no saben aparcar, o verbalizan el típico comentario "mujer tenía que ser" cuando esta realiza algún

movimiento de forma inesperada o circula lentamente. A partir de estos hechos cabe pensar si se está confundiendo la destreza al volante con otras variables que tienen que ver con la experiencia o la práctica en la conducción.

Como en otros ámbitos, desde el siglo pasado hasta la actualidad, la mujer se está incorporando al mundo de la conducción de forma más tardía que el hombre. Las teorías evolutivas postulan que los roles de género se han ido creando desde una base de origen biológica, en el que las tareas del hombre, cuya función consistía en proteger a la familia; y las de la mujer, dedicada a la crianza de los hijos, difieren. Cuando las mujeres han empezado a hacerse un hueco en las actividades que siempre han sido consideradas "de hombres", es cuando empiezan a surgir reacciones negativas que dan lugar a la creación del estereotipo, tildando a la mujer de "mala o no buena conductora".

1.3. OBJETIVOS

Realizar una revisión bibliográfica actualizada para comprender el estado de la cuestión en lo referente a diferentes aspectos de la seguridad vial.

Objetivos específicos

Considerar los diferentes estudios y trabajos revisados en cuanto a las variables género, agresividad, optimismo e ilusión de control.

Analizar la relación que guardan las variables referidas a la conducción agresiva y la ira con respecto a los sesgos cognitivos.

Revisar los estereotipos que marca la sociedad con respecto al género y la habilidad al conducir.

II. METODOLOGÍA

2.1. MATERIALES

Con el propósito de encontrar información para realizar dicho estudio de revisión se han utilizado las bases de datos científicas: PsycINFO, CSIC, Psycodoc, PsycARTICLES, Google Académico. Esta elección ha estado motivada primero por la importancia de estas bibliografías analíticas en el ámbito de la investigación psicológica, ya que sus artículos son avalados empíricamente y son significativos para la comunidad científica y en segundo lugar para tener representación de publicaciones nacionales e internacionales.

Las palabras clave que he utilizado para recabar la información pertinente con el estudio son: optimismo, pesimismo, sesgo optimista, ilusión de control, sesgo cognitivo, conducción, mujer, seguridad vial, agresividad, controlabilidad y accidentalidad. Dichas palabras clave han sido combinadas para obtener información de forma precisa, además de utilizadas en inglés, ya que la mayoría de la literatura en este campo en el que se trata el optimismo y el locus de control es extranjera. Así, la mayoría del material localizado para la elaboración es de lengua inglesa, combinado con artículos en castellano.

Tabla 1. Visión general de la bibliografía revisada

Estudio	Lugar	Población	N	Metodología	Resultados	Temática
Armor, D. A. y Taylor, S. E. (2002)	Nueva York, EEUU.			Revisión de investigaciones acerca del sesgo optimista en predicciones personales y su mantenimiento.	No toda expectativa optimista predice comportamiento de riesgo.	Controlabilidad, expectativas de éxito.
Concha, D., Bilbao, M.A., Gallardo, I., Páez, D. y Fresno, A. (2012).	País Vasco, España.	Alumnos de la UPV, familiares, entre 20 y 60 años.	180	(1) <i>Escala de visión de futuro</i> para la evaluación del optimismo ilusorio. (2) <i>Cuestionario de estilos atribucionales</i> .	La atribución de acciones positivas internas, estables y globales se relaciona positivamente con el optimismo ilusorio y con la ilusión de invulnerabilidad.	Optimismo.
Dirección General de Tráfico. (2013)	España.			Manual sobre cuestiones de seguridad vial, conducción eficiente, medio ambiente y contaminación.	Conceptos y características de la seguridad vial.	Seguridad Vial.
Durán, M., Cantón, D. y Castro C. (2009)	Granada, España.			Revisión bibliográfica que aporta información sobre conducción, diferencias de género, accidentalidad y estereotipos.	La mujer adquiere protagonismo en la conducción: aumenta el número de accidentes en ellas, aunque realizan más conductas de seguridad.	Seguridad Vial, mujer en la conducción.
Gino, F., Sharek, Z. y Moore, A. (2011)	Estados Unidos.	Alumnos de universidades de norteamérica.	80	Tres tareas de vigilancia a ordenador en las que se mide la expectativa de logro.	Sobreestimación del control interno cuando el control real es bajo y subestimación cuando es alto.	Controlabilidad, ilusión de control.
Gómez-Fraguela, J.A. y González-Iglesias, B. (2012)	Santiago de Compostela, España.	Alumnas de la facultad de Psicología de Santiago de Compostela.	140	(1) NEO-PI-R, (Costa y McCrae) (2) Inventario de expresión ira estado-rasgo (Miguel-Tobal, Casado, Cano-Vindel y Spielberger, 2001). (3) Driver Behaviour Questionnaire (Reason, Manstead, Stradling, Baxter y Campbell, 1990).	Las violaciones de las normas en la conducción se relacionan con la ira provocada en los conductores por situaciones específicas del tráfico; mientras que las variables de personalidad se relacionan más con la explicación de los errores y lapsus.	Mujer, conducción agresiva.
Lench, H. C. (2009)	Texas A&M University, Estados Unidos.	Estudiantes de la Universidad de Texas.	385	En 4 estudios, en los que las reacciones afectivas son manipuladas por imágenes.	Las reacciones afectivas positivas y negativas a eventos potenciales causan sesgos de deseabilidad en los juicios de probabilidad, dada la tendencia a aproximarse a posibilidades positivas y eludir las negativas.	Optimismo, expectativas de éxito.
Londoño, C., Velasco M., Alejo I., Botero P., Joliet, I. (2014)	Colombia.	Familiares, maestros y jóvenes.	476	(1) Cuestionario de optimismo disposicional (Londoño et al., 2013). (2) Inventario de estilos de afrontamiento (Archila y Londoño, 2004).	Los optimistas extremos tienden a tener estilos centrados en la evitación, fantasiosos y sentimientos de culpa que los pesimistas.	Optimismo.
Poo, F., Montes, S., y Ledesma, R. (2008)	Buenos Aires, Argentina.			Revisión bibliográfica sobre la conducción agresiva: concepto y tipología.	Conducción agresiva como acción destinada a causar daños en otros usuarios del tráfico.	Seguridad vial, conducción agresiva.
Sharot, T. (2011)	Estados Unidos.			Revisión comparativa de dos estudios: sesgo optimista en individuos sanos y con depresión (Strunk et al. 2006); cómo el optimismo se mantiene frente a la realidad (Sharot, 2011).	Existencia de mecanismos de aprendizaje evolucionados que predicen de forma errónea sucesos futuros, como en los casos en que conducen a mejores resultados que las creencias no sesgadas.	Ilusión de control.
Stephens, A. M. y Ohtsuka K. (2014)	Melbourne, Victoria University,	Conductores con licencia, entre 18 y 30 años.	220	Structural Equation self-report questionnaire: driving anger, optimism bias, illusion of control and driving behaviour.	La conducción agresiva puede predecirse por el rasgo 'ira en la conducción' y la ilusión de control.	Conducción agresiva, optimismo, ilusión de control.

Svenson O. (2009)	Australia.					
	Estocolmo, Suecia.	Estudiantes Universidad de Estocolmo.	125	(1) Cuestionario sobre problemas de decisión. (2) Cuestionario sobre decisiones acerca de problemas en la carretera.	Existen sesgos en las representaciones acerca del riesgo y sus efectos en el tiempo de trayecto ahorrado y el aumento de riesgo en la conducción.	Ilusión de control.
Sweeny K. y Shepperd, J.A. (2010). Vera-Villaruel, P., Páez P. y Silva J.(2012) Weinstein, N. D. y Klein, W.M. (2002)	Estados Unidos.	Estudiantes de Psicología.	77	(1)Cuestionario sobre afectos negativos. Comparación entre expectativas y desempeño.	Cuanto mayores son las expectativas, más anticipan sentimientos de decepción ante resultados no deseados.	Optimismo, expectativas de éxito.
	Santiago de Chile, Chile.			Revisión de la evidencia científica de los beneficios del optimismo, felicidad y bienestar.	Optimismo, condición aprendida desde la niñez que favorecerá la mayor cantidad de experiencias y emociones positivas.	Optimismo.
	Estados Unidos.	Familias.	222	Cuatro estudios que miden la relación entre sesgo optimista y riesgo.	El sesgo optimista puede deberse a que las personas no entienden el riesgo al que se exponen.	Optimismo.

2.2. PROCEDIMIENTO

El material encontrado en las diferentes bases de datos, artículos y libros, lo he elaborado en base a la relevancia hacia el tema y los objetivos descritos anteriormente. La selección realizada para el trabajo comprende artículos de diferentes naturalezas, como los de revisión bibliográfica, o de investigación empírica principalmente. Los años de las publicaciones empleadas comprenden entre 2008 y 2014; apoyados de la literatura y definiciones básicas que emplean autores claves.

En primer lugar identificamos documentación referente a los conceptos de optimismo y al locus de control. Dentro de estos temas, la relación con la accidentalidad y las conductas de riesgo que atañen a la seguridad vial fueron la otra vertiente de la revisión. Para centrar más el estudio y dirigirlo hacia un tema concreto, se ha elegido la conducción en mujeres, dado que es un tema que se encuentra investigándose solo desde hace unos pocos años atrás. La razón de esta delimitación es que, en los últimos años, la incorporación de la mujer a la conducción está yendo en aumento, creciendo sus conductas agresivas y de ira al volante, así como la accidentalidad.

Los artículos seleccionados incorporaban en su mayoría las palabras clave o similares, o autores que, según sus publicaciones, me han sido de utilidad para encontrar artículos referidos a la temática.

Mucha de la literatura de investigación encontrada trataba una de las variables del trabajo, como el optimismo, relacionado con temas específicos que no guardaban ningún nexo de unión con lo que se ha pretendido reunir. Por esta razón, se han rechazado dichos artículos, ya que no aportaban información pertinente al estudio.

Dentro del campo de la conducción en mujeres, el abanico se reduce, ya que no es un tema tan estudiado y medido como el optimismo o el locus de control. En este área, aunque sí se localizan artículos recientes y de relevancia, se encuentran mayores discrepancias, ya que la bibliografía que data sobre poblaciones de otros países y culturas extranjeras pueden distar mucho de la realidad de nuestro país.

Al finalizar la selección de artículos y resaltar los contenidos más importantes de cada uno, se han puesto en común, para así analizar y contrastar la información y construir el marco teórico. Por último, en base a los contenidos revisados según los

puntos objeto de estudio del trabajo, se han concluido los aspectos destacables, las variables de interés y las futuras líneas que pueden derivarse de ello.

2.3. ANÁLISIS DE LA INFORMACIÓN

Sesgo optimista

La capacidad de anticipar es una cualidad del ser humano, el cual necesita realizar inferencias de lo que ocurrirá en el futuro, para así meditar las acciones a llevar a cabo para evitar perjuicios o conseguir recompensas. Se podría pensar así que el cerebro es capaz de elaborar respuestas precisas según la previsión, pero esta cuestión afirma otro hecho: el ser humano muestra un sesgo optimista, en el que sobreestima eventos positivos y subestima los eventos negativos. Este sesgo está catalogado como uno de los más consistentes y prevalentes en la psicología del ser humano. (Sharot, 2011).

Tal como apunta Sharot, (2011, p R941): "The optimism bias is defined as the difference between a person's expectation and the outcome that follows. If expectations are better than reality, the bias is optimistic; if reality is better than expected, the bias is pessimistic." ("El sesgo optimista se define como la diferencia entre las expectativas de una persona y los resultados que le siguen. Si las expectativas son mejores que la realidad, el sesgo es optimista; si la realidad es mejor que la expectativa, el sesgo es pesimista".) O la tendencia de sobreestimar la probabilidad de ocurrencia de eventos positivos y a subestimar los negativos que nos acontecerán en un futuro (Stephens y Ohtsuka, 2014).

Alrededor de un 80% de la población desarrolla el sesgo optimista. Esta prevalencia deja ver dos limitaciones: por un lado no hay estudios claros que demuestren que este optimismo se fundamente con la realidad; por otro, tampoco existen evidencias contundentes acerca de si el sesgo es adaptativo. (Sharot, 2011).

Es importante tener en cuenta que un excesivo optimismo puede ser contraproducente, de tal manera que al subestimarse las situaciones o conductas de riesgo, se obvian cuestiones importantes tales como las relaciones sexuales seguras, una alimentación adecuada o una conducción prudente y no temeraria. De hecho, se ha probado que son los optimistas extremos los más proclives a fumar, a ahorrar menos dinero y a conducir de forma temeraria produciendo accidentalidad frente a los

optimistas moderados o leves. Sharot (2011). En contraposición, en otro estudio se alega que este optimismo ilusorio hace que las personas presenten mayores niveles de bienestar subjetivo, mostrando menores indicadores de padecer depresión y una menor frecuencia de conductas de riesgo para la salud (Concha, Bilbao, Gallardo, Páez, y Fresno, 2012).

Las personas tienden a ser poco realistas en cuanto a la probabilidad que creen tener de sufrir daños personales. Por lo general muestran una consistente tendencia a pensar que ellos son menos propensos que sus pares o iguales a sufrir daños. En ocasiones esta forma de pensar puede ser beneficiosa para la salud, por ejemplo al subestimar algunos riesgos, experimentamos menos ansiedad. Pero en otras ocasiones, cuando esto no es así o no tenemos este tipo de necesidad hacia la protección de aspectos importantes como la salud, estas ilusiones positivas pueden interferir con una apropiada protección de uno mismo.

Algunos estudios señalan que esto puede deberse a que las personas no entienden el riesgo al que se están exponiendo, por lo que su sesgo optimista puede resultar de una escasa o no completa atención hacia la información de factores de riesgo. Si las personas piensan que su riesgo está por debajo del promedio, es posible que sea porque desconozcan el riesgo real o pasen por alto factores relevantes. Por lo que sugieren que este tipo de sesgos podrían reducirse, por un lado obteniendo más información acerca de los daños que pueden sufrir y por otro, fijándose mediante comparación social en personas con características encaminadas hacia la reducción de riesgos, frente a las que posean de aumento de riesgo. Pero frente a esto parece haber discrepancia en los resultados, pudiendo empeorarse involuntariamente los mismos prejuicios que se desean reducir. (Weinstein y Klein, 2006).

La prevalencia de los sesgos optimistas presentan un dilema: tomando las decisiones que realizan las personas, muchas de sus elecciones, y prácticamente, todos los planes, están basados en expectativas acerca del futuro, lo que podría parecer que las predicciones y expectativas no están libres de sesgos.

Este tipo de sesgo ha sido probado en la comunidad universitaria, en la que los estudiantes estimaban obtener mejores notas de las que en realidad conseguían, de la misma forma que sobreestimaban el número de empleos que les iban a ofrecer al salir

de la carrera. En otro ámbito, se ha encontrado que las predicciones en una muestra de analistas financieros también están sesgadas de manera optimista: sus pronósticos suelen sobreestimar los beneficios empresariales.

Comparación social del optimismo

El método más común para probar el excesivo optimismo se basa en la comparación de qué expectativas tiene la gente de sí misma y lo que esperan de otros. Las personas tienden a verse a ellos mismos con más probabilidad de que les sucedan acontecimientos con resultados positivos y con menos probabilidad de negativos que el resto de los miembros del grupo del que están siendo evaluados. Por ejemplo, piensan que van a vivir más tiempo, con mejor salud, mejores empleos y otras experiencias, como ser menos propensos a sufrir daños, tener accidentes de coche, o problemas de salud. Esto quiere decir que vaticinan su futuro de forma demasiado favorable.

Las decepciones que se llevan las personas al ver que sus expectativas no se cumplen, pueden hacer que se vean comprometidas sus habilidades para establecer y cumplir futuras metas. Por otra parte las personas con este optimismo poco realista, no espera que les ocurra eventos negativos, pueden comportarse de tal manera que se exponen a un peligro real. Investigadores muestran que las personas que tienen esta creencia de invulnerabilidad personal puedan necesitar acciones preventivas.

Por otra parte, existe evidencia de que el sesgo optimista no tiene estos efectos negativos para las personas. Por ejemplo, en estudios que se relacionan las expectativas optimistas de invulnerabilidad personal con actividades relacionadas al riesgo, no han confirmado que todas las expectativas optimistas de las personas predigan comportamiento de riesgo. (Aspinwall, Kemeny, Taylor, Schneider y Dudley, 1991, citado por Armor y Taylor, 1995 en *Heuristics and biases*, 2002).

Las personas no son indiscriminadamente optimistas: mientras muchas personas tienden a pensar que son relativamente invulnerables a acontecimientos adversos, otras que están actualmente en una situación de riesgo, no son inconscientes a aquello que se exponen. De forma parecida, se ha visto que las predicciones que hacen las personas

reflejan sus capacidades, correlacionando sus expectativas con las habilidades y tareas que han realizado en un pasado.

Existe un factor en la proximidad temporal: en un conjunto de estudios se prueba que las predicciones que realizan las personas son más optimistas, y más sesgadas cuando los resultados no son revelados hasta algún tiempo después. Es decir, cuanto mayor sea el tiempo que transcurre entre la predicción y el resultado, más sesgada de forma optimista será la predicción.

Una de las explicaciones a esto es que las personas se protegen a sí mismas de las posibles decepciones, expresándose de forma optimista o pesimista estratégicamente, cambiando sus expectativas de las situaciones en las que la retroalimentación recibida es más o menos probable. Siguiendo esta táctica, el optimismo puede llevar a una profecía autocumplida, así las expectativas positivas pueden conducir a mejoras significativas en el desempeño de las tareas.

Llevado al extremo, no es extraño que las personas propensas al optimismo excesivo tomen decisiones precarias, persiguiendo ambiciones irracionales de forma imprudente, persistiendo en esfuerzos poco fructíferos y valorando las perspectivas sin apreciar plenamente sus riesgos, y finalmente, sufriendo las consecuencias cuando la realidad no está a la altura de sus altas expectativas.

Aunque se ha probado que los costes del excesivo optimismo pueden ser a veces muy elevados, varias investigaciones sugieren que estos conceptos pueden estar sobreestimados. En primer lugar, las personas no parecen ser ciegamente optimistas: lo son menos en las situaciones en las que ser excesivamente optimista podría desembocar en consecuencias preocupantes. La evidencia sugiere que los sesgos optimistas se reducen cuando las personas predicen acerca de eventos que tendrán lugar pronto y no en un período de tiempo lejano.

Las predicciones que realizan contienen siempre algún grado de error, un cierto grado de incertidumbre. Las predicciones excesivamente pesimistas pueden ser desmoralizadoras si se cree demasiado en ellas, o puede hacer que los resultados que se obtengan no se sientan satisfactorios; mientras que si se predice excesivamente de forma optimista, puede conceder beneficios a la persona por el hecho de visualizar imágenes

deseadas de éxito. Mostrar sesgos optimistas para acercarnos a la exactitud de acciones y pensamientos puede minar el desempeño sin lograr esa exactitud prevista; mientras que mantener predicciones optimistas puede ayudar a alinear el pensamiento y la acción hacia un punto más cercano de nuestras metas.

Ilusión de control

A menudo las personas piensan que ellos mismos son los principales agentes causales de los acontecimientos que son determinados por el azar, lo que sugiere una ilusión de control (Fiske y Taylor, 1984; Taylor y Brown, 1988; Weinstein, 1980 citado por Gino, Sharek y Moore, 2010).

En el estudio llevado a cabo por Gino et al. (2010), en el que se propone comprobar la relación entre el grado de control real con el de ilusión de control percibido en las personas, obtienen como resultado que las personas sobreestiman su controlabilidad cuando su percepción real es baja. Estos resultados difieren de lo que postula Sharot (2011) cuando dice que los individuos con un perfil cognitivo más optimista son aquellos que tienen una mayor percepción de control y su tendencia es, por tanto, de sesgar la información, produciéndose así el sesgo optimista. A lo que Gino et al. (2010) otorga la explicación de que las personas sobreestiman su controlabilidad cuando el control objetivo es bajo y subestiman su control cuando de igual manera, el control real es bajo, por lo que lo que estiman de forma errónea es su control personal.

Según Thompson (2008), La ilusión de control se refiere a la tendencia de las personas a creer que ejercen una mayor influencia que la que en realidad (Gino et al., 2010), visto desde otra perspectiva, el deseo de controlabilidad de las personas junto con la satisfacción que produce la sensación de estar bajo nuestro control, hace que las personas actúen de tal manera que creen controlar aquello que es incontrolable (Gilbert, 2006 citado por Gino et al. 2010). Además, aquellos que muestran un marcado optimismo ilusorio, pueden pensar que les ocurrirán más eventos positivos que negativos (Concha et al., 2012).

Expectativas de éxito

A la hora de realizar tareas o enfrentarse a situaciones, existe tipos de personas con un perfil cognitivo del tipo optimista que prescriben dicho optimismo cuando creen

que tienen la oportunidad de mejorar la probabilidad de éxito; pero desgraciadamente, las personas pueden ser muy optimistas acerca de cuánto podría hacer el tener este tipo de cogniciones. (Tenney, Logg y Moore, 2015).

Algunos estudios anteriores (Krizan, Miller, y Johar, 2010; Krizan & Sweeny, 2013; McGraw, Mellers, & Ritov, 2004; Thomaes et al., 2010) muestran que el optimismo conduce al logro, pero otros más recientes indican que cuanto más optimista es la gente, más fácilmente se decepcionarán cuando la realidad no encaja con las expectativas. El optimismo no es tan eficiente como las personas piensan, y la creencia en este de forma excesiva en situaciones específicas es inapropiado. (Tenney et al. 2015). En este estudio se desacredita la creencia de que las personas prescriben optimismo simplemente por el mero hecho de que tener pensamientos positivos compensará, con la creencia de que ello les dará resultados deseables. En lugar de ello, parecen prescribirlo de forma selectiva, basándose en percepciones de utilidad práctica.

Podría ser imprudente asumir que el optimismo no influye en el desempeño, ya que este puede hacer que las personas se esfuercen más e intenten con mayor asiduidad las actividades en las que pueden triunfar o disfrutar, por lo que es claramente beneficioso. El optimismo también puede hacer que las personas se involucren en sus cometidos de una forma más dura o durante más tiempo. Aunque a la hora de pensar en el futuro y en sus eventos, pueden atribuir erróneamente el éxito que obtengan al optimismo, o al menos más de la varianza de la que corresponde. (Tenney et al. 2015).

Cuando los conductores y la sociedad en general, generan opiniones, predicciones y juicios sobre este tipo de cuestiones, como sobreestimar el tiempo ahorrado, pueden estar sesgados, ya que se basan en estimaciones intuitivas (Svenson, 2009). Esto podría deberse a que la cognición humana tiene limitaciones a la hora de procesar la información, ya que posiblemente los juicios o decisiones están basados en probabilidades (Gilovich, Griffin y Kahneman, 2002).

Las representaciones cognitivas de la velocidad y sus consecuencias son importantes para llevar a cabo la tarea de conducción, por ejemplo cuando un conductor planifica un viaje, lo hace mediante estimaciones intuitivas. Lo que encuentra Svenson (2009) en su estudio es que los juicios de las personas están sesgados y se desvían de los tiempos correctos, es decir, las personas perciben que ahorrarán más tiempo cuanto más alta sea la velocidad que aumenten.

La ira y la conducción

En algunas ocasiones las evaluaciones cognitivas median la influencia de la emoción en el comportamiento, en un estudio anterior, sugiere que los individuos predispuestos al enfado son más optimistas en cuanto a la percepción del riesgo (Lerner y Keltner 2001). Estos autores definieron que existe un sentido de control individual sobre la situación y las adversidades, y que la disposición a la ira correlaciona positivamente con el optimismo y esto se relaciona con las elecciones de riesgo. Recientemente además, Pietruska and Armony (2013) demostraron que existe una relación entre el rasgo ira y el optimismo.

Según Stephens et al., (2014), el sesgo optimista y la ilusión de control están vinculados a juicios poco elaborados y al aumento de las conductas de riesgo. Las personas con una alta ilusión de control tienden a atribuir de forma errónea los éxitos a sus propias capacidades. Ambos constructos predicen comportamientos de riesgo para la salud.

Los conductores con un sesgo optimista tienen la creencia de que su conducción agresiva tiene menos repercusiones negativas y por ello una menor probabilidad de obtener resultados desfavorables. Los creyentes en una ilusión de control piensan que son más habilidosos al volante de lo que realmente son, y por ello contribuyen al fenómeno del comportamiento agresivo de la conducción (Stephens et al. 2014).

El cometido del estudio es el de examinar la relación que pueda guardar el enfado durante la conducción, el sesgo optimista y la ilusión de control para predecir el comportamiento agresivo al volante de los individuos. De acuerdo a los datos, Stephens et al. (2014, p.127) señalan lo siguiente:

[...] Optimism bias is related to perceived positive driving outcomes because, in the driving context, drivers base a part of their judgment on the sense of control they have over the outcome. This sense of control is likely to result from underlying perceived skills, which overlap with illusion of control. Indeed drivers tend to self-enhance their skills compared to reference drivers.

([...] El sesgo optimista está relacionado con la percepción de resultados positivos en la conducción, porque, en el contexto de la conducción, los conductores basan una parte de su juicio al sentido de control que tendrán sobre los resultados. Este sentido de control es probable que resalte sus capacidades percibidas, las cuales se solapan con la ilusión de control. Ciertamente, los conductores tienden a enaltecer sus habilidades comparado con otros conductores.

Los individuos que enaltecen su propia percepción de control se ven con mejores habilidades y encuentran más deficiencias en las habilidades de otros conductores. La ilusión de control hace que, por esta parte, las personas compensen e incluso sobrecompensen la pérdida de control (Stephens et al. 2014).

Existe una conexión entre las violaciones de las normas de conducción y las agresiones interpersonales con el nivel de ira provocado en los conductores en situaciones específicas (Gómez-Fraguela et al., 2010). En estas circunstancias sentir que se puede perder el control es probable, por lo que esta ilusión de control otorga un papel práctico a esa situación; aunque no es tan adaptativo cuando desemboca en una conducción agresiva.

Por otro lado se concluye que la ilusión de control puede exacerbar la influencia en el rasgo ira en la conducción sobre los comportamientos agresivos en la conducción. Aunque esta relación sea evidente, no todos los conductores que se enfaden serán agresivos ni viceversa. Por lo que identificando cómo estos sesgos cognitivos pueden influir en el comportamiento de la conducción, se pueden desarrollar posteriormente técnicas o estrategias para reducir dichos comportamientos peligrosos al volante.

Agresividad en la conducción y género

Actualmente la agresividad en las mujeres al conducir es mayor que años atrás. Para hablar de este aspecto es necesario definir el "road rage", según Dukes, Clayton, Jenkins, Miller y Rogers, 2001; Sharkin, 2004, citado por Durán et al. 2009, p.61: "El término road rage o agresividad en carretera es utilizado comúnmente para referirse a aquellos comportamientos beligerantes que se manifiestan al volante, como conducir lentamente con la intención de obstaculizar a otros vehículos, no poner el intermitente en los adelantamientos, echar las luces largas, no ceder el paso a un peatón, etc."

Las diferencias en género en cuanto a la accidentalidad están cambiando a lo largo del tiempo. De forma más tradicional, los conductores jóvenes y varones han sido los protagonistas de la mayoría de los accidentes de tráfico; mientras que en las últimas décadas el papel de la mujer en la conducción y en los accidentes se ha visto aumentado. Las investigaciones realizadas hasta ahora muestran resultados contradictorios, como el crecimiento de esta accidentalidad por su parte, frente a la mayor realización de conductas ligadas a la seguridad que los hombres.

El road rage o conducción agresiva cada vez está teniendo un papel más relevante entre las mujeres, aunque se dejen ver de una manera menos explícita que en los hombres, los cuales dejan ver sus comportamientos de forma más evidente. Como ya señalaban Dobson, Brown, Ball, Powers y Mc Fadden (1999): "Las mujeres conducen ahora de forma más arriesgada, realizando prácticas más peligrosas, como conducir a altas velocidades, dejando poca distancia de seguridad con el vehículo precedente y adelantando de forma imprudente".

La personalidad en mujeres conductoras ha sido evaluada con la intención de indagar acerca de las variables que explican el comportamiento agresivo al volante y llevan a violaciones de las normas. Estas son la búsqueda de emociones y el nivel de ira que experimenta el conductor ante situaciones específicas, en las que su nivel de activación aumentaría, desencadenando conductas infractoras. En este mismo estudio también se prueba la relación entre variables de personalidad con los errores y los lapsus, resultando que las mujeres con poca confianza, alta puntuación en hostilidad y que manifiestan alta curiosidad intelectual, presentan mayores dificultades para concentrarse, cometiendo aun más errores y despistes. De esta forma, los errores y lapsus en la conducción están causados por problemas en la atención y concentración y son de carácter involuntario, mientras que las infracciones estarían ligadas a eventos contextuales y tendrían un carácter voluntario movido por la emoción y motivación (Gómez-Fraguela y González-Iglesias, 2010).

Este estereotipo puede crear perjuicios, por ejemplo que la mujeres interioricen esta creencia y lleguen a comportarse según lo que marca, viéndose afectado finalmente su rendimiento en la tarea de conducción. Por lo cual, la ejecución de las mujeres al volante podría verse comprometida por el efecto del estereotipo y no por falta de habilidades a la hora de conducir.

Las mujeres mantienen conductas más prudentes cuando conducen, en comparación con los hombres, pero los datos que aportan las estadísticas, es que, según pasan los años, la mujer se ve más implicada en accidentes de tráfico (Durán et al. 2009). El crecimiento de la representación de las mujeres en los accidentes de tráfico se asocia con un aumento del número de mujeres que conducen y a factores como las conductas de riesgo en las carreteras, sobre todo por parte de mujeres jóvenes. Las conductas de riesgo que suelen cometer estas se relacionan con altos niveles de estrés y

el consumo de alcohol. Varios estudios (Beirness, 1988; Cerrelli, 1994; Ginpil y Attewell, 1994; Hill y Mackay, 1997; Romano, et al., 2008) revelan que desde la década de los 80 a la actualidad, la involucración de las mujeres en los accidentes de tráfico ha ido en aumento . Aunque estos datos muestran un incremento del número de mujeres en los accidentes, siguen obteniendo una mayor cifra los hombres en términos absolutos. (Durán et al., 2009).

Con el paso de los años, está cambiando el estilo de conducción del sector femenino, empezando por el tipo de necesidad que las lleva a conducir: las mujeres de mediana edad lo utilizan para desplazar a sus hijos, mientras que las mujeres jóvenes lo usan para el ocio o para trabajar, es decir, para su desarrollo personal, social y profesional. Otro cambio se puede apreciar en el tipo de vehículo que utilizan, protagonizando cada vez más su conducción vehículos de tipo profesional (camiones, furgonetas, etc.) El cambio de vehículo ha repercutido en un incremento del número de mujeres involucradas en accidentes mortales. (Mayhew et al. 2006, citado por Durán et al. 2009).

Según Crane (2007) en países industrializados, la incorporación de la mujer a la conducción está experimentado cambios notables, aumentando los permisos y desplazamientos de estas frente a los hombres (Durán, 2009).

Las tendencias de accidentalidad muestran que las mujeres jóvenes son las más proclives, encontrando en ellas un perfil de "conductora impaciente", lo que puede indicar que la ansiedad y el estrés juegan un papel importante en la accidentalidad. (Durán et al. 2009).

III. DISCUSIÓN

A partir de las variables que explican los sesgos optimistas y las expectativas de éxito que las personas predicen tener en sus futuros acontecimientos, se desarrolla una tendencia poco realista de las adversidades y los riesgos que atañe una conducción agresiva, o en la que emplean una velocidad mayor de la permitida. Verse a uno mismo como un conductor con habilidades suficientes e incluso sobresalientes en el desempeño de la conducción, hace que se deposite la confianza en que no se sufrirá riesgo alguno, o al menos con menor probabilidad que el resto de los conductores. La ilusión en el

control que afecta a la manipulación del vehículo y la excesiva confianza hacen que el conductor se vea menos vulnerable frente a los demás, comparándose socialmente, e incluso emitiendo juicios de que no son ellos los culpables directos de los accidentes en los que puedan verse involucrados.

Desmitificar el estereotipo de partida de que las mujeres son peores conductoras, es uno de los puntos que aborda el trabajo, el hecho de que exista una sobre-representación de los hombres en accidentes de tráfico resta protagonismo al otro género, pero a medida que avanzan los años, los datos entre unos y otros se van estrechando más, aumentando la accidentalidad por parte de las mujeres en las últimas décadas.

Se hace evidente la introducción de la mujer en la conducción y a cómo con el paso de los años se ha ido haciendo un hueco en las carreteras, cuando estas eran transitadas principalmente por hombres. Este hecho ha generado consecuencias positivas, como puede ser la igualdad de condiciones y oportunidades, pero también negativas, ya que cuando la comunidad conductora aumenta, también aumentan los accidentes y las infracciones, dejando de lado esa utopía que sería la Seguridad Vial en términos perfectos (sin accidentalidad).

Las mujeres no eran consideradas aptas para ello, y este estereotipo de que no están preparadas o es un área poco femenina para que se desenvuelvan en ella, puede haber sido interiorizado por las mismas, haciendo que no se vean capacitadas y se muestren inseguras en la ejecución. Esto, que hace referencia a las profecías autocumplidas, puede haber sido también, una de las causas de que las mujeres hayan estado mal vistas por la sociedad a la hora de conducir.

Estas creencias llevan a pensar que las mujeres serán menos habilidosas al volante y tendrán más posibilidades de ser las responsables de los accidentes. Si además de esto, la mujer es joven, se tiende a juzgar que será más propensa a cometer infracciones. Lo que se ha visto, es que la búsqueda de sensaciones y la ira al volante predicen la implicación de las mujeres en conductas agresivas y en infracciones del código de circulación (Gómez et al. 2010), por lo que atañe a condiciones de la personalidad o a estados situacionales de aumento de arousal, y no a una condición de género.

Estos estereotipos interiorizados pueden guardar relación con el hecho de que los perfiles cognitivos, pesimista u optimista, son respuestas que las personas han aprendido a generar, teniendo en cuenta que, quizá las mujeres hayan estado más reprimidas décadas atrás, que no se hayan desenvuelto en otros ámbitos denominados como masculinos por falta de confianza en sí mismas, por el bajo control percibido o por las bajas expectativas de éxito. Según las teorías evolutivas, estos roles de género se han ido creando y diferenciando por el papel que desempeñaban las mujeres y los hombres desde las anteriores civilizaciones y cuando este papel tan diferenciado se ha ido desmitificando, las mujeres han empezado a involucrarse en tareas que estaban restringidas al género masculino y viceversa.

Términos como "road rage" o agresividad en la carretera, la ira en la conducción o el aumento de la velocidad cada vez se enlazan más con el género femenino. Esta asociación de términos hacia las mujeres destaca especialmente en las mujeres jóvenes, las cuales suelen conducir a mayor velocidad con respecto a las mujeres más adultas.

Partiendo de estos perfiles de conducción en las mujeres según la edad, se podría creer que las variables en la personalidad de ambas también difieren. Las mujeres jóvenes que cometen más infracciones y conducen de forma más veloz podrían tener rasgos de personalidad relacionados con la búsqueda de emociones y el nivel de ira experimentado ante situaciones concretas, elevando así su nivel de activación, desencadenando conductas de riesgo al volante de forma voluntaria. Por otra parte las mujeres de edad más adulta quizá estén más estrechamente ligadas con factores de personalidad relativos a una baja confianza y mayores dificultades de concentración, por lo que sus infracciones están más relacionadas con factores de atención de carácter involuntario.

IV. CONCLUSIONES Y PROSPECTIVA

Con tales datos sobre invulnerabilidad percibida, ilusión de control de la situación con la conducta de conducción y el excesivo optimismo u optimismo irreal que presentan muchos conductores, se añade de la revisión la creciente similitud de estos patrones en mujeres; a lo que se sugiere que si los conductores obtienen más información acerca de los daños que pueden sufrir, pensasen que son más vulnerables y

fueran conscientes de que pueden estar sobreestimando sus expectativas en sus juicios, reducirían este tipo de sesgos.

Las variables que se han definido y analizado en la revisión, son las que principalmente se ha encontrado que influyen en la seguridad vial. De forma relevante, se destaca el optimismo excesivo o irreal, ya que de este se desglosa el sesgo optimista y la ilusión de control que contribuye a las conductas de riesgo al volante y a la accidentalidad.

Para conocer otros campos y factores que afectan a la accidentalidad en la conducción, se podría abordar conceptos más específicos de la personalidad de los conductores, los perfiles del conductor delictivo y los diferentes aspectos que tengan que ver con conductas de riesgo, tales como el alcohol, las drogas, distracciones, el sueño, cansancio, etc.

V. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Armor, D. A. y Taylor, S. E. (2002). When predictions fail: the dilemma of unrealistic optimism. In Gilovich T., Griffin D. y Kahneman D. (Eds.) *Heuristics and Biases: The Psychology of Intuitive Judgment*. (pp. 334-347). Nueva York, EEUU.: Cambridge University Press.
- Concha, D., Bilbao, M.A., Gallardo, I., Páez, D. y Fresno, A. (2012). Sesgos cognitivos y su relación con el bienestar subjetivo. *Salud & Sociedad* 3(2), 115-129.
- Dirección General de Tráfico. *Cuestiones de seguridad vial, conducción eficiente, medio ambiente y contaminación*. España 2013.
- Durán, M., Cantón, D. y Castro C. (2009). Patrones de cambio en la conducción de las mujeres. *International Journal of Psychological Research* 2(1), 54-66.
- Gino, F., Sharek, Z. y Moore, A. (2011). Keeping the illusion of control under control: Ceilings, floors, and imperfect calibration. *Organizational Behavior and Human Decision Processes* 114, 104-114.
- Gómez-Fraguela, J.A. y González-Iglesias, B. (2012). El papel de la personalidad y la ira en la explicación de las conductas de riesgo al volante en mujeres jóvenes. *Anales de psicología* 26(2), 318-324.
- Lench, H. C. (2009). Automatic Optimism: The Affective Basis of Judgments About the Likelihood of Future Events. *Journal of Experimental Psychology: General* 138(2), 187-200.
- Londoño, C., Velasco M., Alejo I., Botero P., Joliet, I. (2014). What make us optimistic?: Psychosocial factors as predictors of dispositional optimism in young people. *Terapia Psicológica* 32(2), 153-164.
- Poo, F., Montes, S., y Ledesma, R. (2008). *Conducción agresiva. delimitación y definición conceptual del fenómeno*. Comunicación presentada en las XV Jornadas de Investigación y Cuarto Encuentro de Investigadores en Psicología del Mercosur. Facultad de Psicología - Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires, Argentina.
- Seligman, M. P. E. (1998). *Learned optimism: how to change your mind and your life*. New York. Free Press.
- Sharot, T. (2011). The optimism bias. *Current biology* 21 (23), R941-R945.
- Stephens, A. M. y Ohtsuka K. (2014). Cognitive biases in aggressive drivers: Does illusion of control drive us off the road? *Personality and Individual Differences* 68, 124-129.

- Svenson O. (2009). Driving Speed Changes and Subjective Estimates of Time Savings, Accident Risks and Braking. *Applied Cognitive Psychology* 23, 543-560.
- Sweeny K. y Shepperd, J.A. (2010). The Costs of Optimism and the Benefits of Pessimism. *Emotion* 10(5), 750-753.
- Vera-Villarreal, P., Páez P. y Silva J.(2012). El rol predisponente del optimismo: hacia un modelo etiológico del bienestar. *Terapia psicológica* 30(2), 77-84.
- Weinstein, N. D. y Klein, W.M. (2002). Resistance of personal risk perceptions to debiasing interventions. In Gilovich T., Griffin D. y Kahneman D. (Eds.) *Heuristics and Biases: The Psychology of Intuitive Judgment*. (pp. 313-323). Nueva York, EEUU.: Cambridge University Press.